

S.I.A.I.

Storia di aeroplani nella leggenda

parte terza

di Luciano Salari

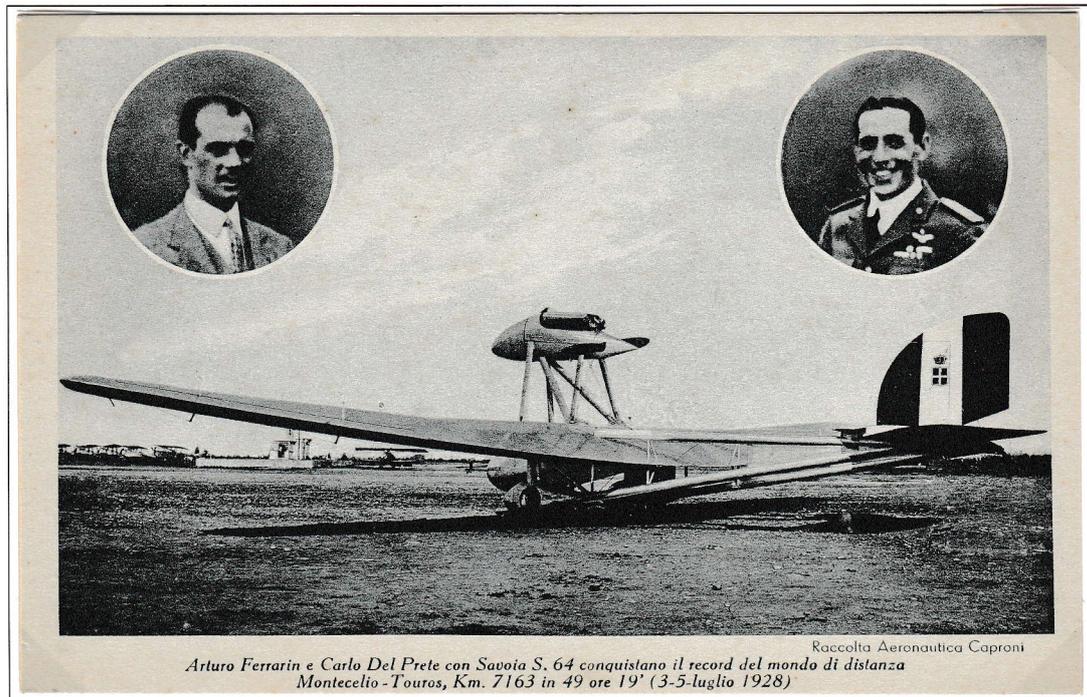
Il **Savoia-Marchetti S.64** era un monoplano da primato monomotore ad ala bassa divenuto celebre a seguito del conseguimento di diversi primati mondiali.

Il progetto del S.64 fu il frutto del felice incontro di due appassionati quali furono il suo progettista Alessandro Marchetti ed il pilota Arturo Ferrarin.

L'idea di realizzare una macchina dedicata al raggiungimento di prestazioni eccezionali nei voli di lunga durata trovò terreno fertile anche negli ambienti del Ministero dell'Aeronautica (di recente era stato nominato Sottosegretario di Stato Italo Balbo) e ben presto vennero attribuiti compiti specifici: alla Savoia-Marchetti venne affidata la realizzazione del velivolo, mentre la FIAT avrebbe approntato una specifica versione del suo V-12 A.22.

La Regia Aeronautica si accollò la realizzazione della pista di Montecelio, costruita inclinata in modo da agevolare le operazioni di decollo dell'aereo.

L'ing. Marchetti terminò l'opera nel marzo del 1928 ed il primo volo ebbe luogo il 3 aprile 1928, dalla base di Cameri



Monoplano monomotore da primato S.64 - Nei riquadri A. Ferrarin e C. Del Prete

CARATTERISTICHE S.64

| | | | |
|--|----------|------------|---------------------------------|
| Lunghezza | 8,99 m | Altezza | 3,68 m |
| Apertura alare | 21,49 m | Equipaggio | 2 persone |
| Peso max al decollo | 7000 kg | | |
| Velocità di crociera | 235 km/h | Motore | 1 Fiat A.22T da 590 CV (368 kW) |
| Record e Primati: distanza in circuito, velocità su 5000 km, distanza in linea retta | | | |

L'S.64 era una realizzazione completamente originale, anche se si possono intravedere elementi di parentela con gli idrovolanti S.55: il posizionamento del propulsore (installato su di un castello sovrastante la cabina di pilotaggio) e la struttura a doppia trave di coda.

La struttura era realizzata quasi completamente in legno ad eccezione del carrello d'atterraggio e del castello motore. La cabina di pilotaggio, di forma ovoidale, era posizionata nella sezione centrale dell'ala ed aveva un disegno estremamente curato per garantire la massima aerodinamicità. L'ingresso era possibile dai due sportelli a vetri anteriori, manovrabili anche dall'interno, che rendevano accessibili i due posti affiancati a doppio comando. Dietro il posto destro era ricavata una cuccetta a forma di tunnel, da impiegare nei turni di riposo durante i lunghi voli previsti, disposta longitudinalmente rispetto all'asse del velivolo.

Il motore, progettato dall'ing. Tranquillo Zerbi (all'epoca capo dell'Ufficio Studi Speciali della FIAT), denominato "A.22T", che arrivava alla potenza massima di 620 CV (456 kW) a 2100 giri/min, era avvolto da una carenatura aerodinamica in duralluminio, che conteneva anche il serbatoio dell'olio, era abbinato ad un'elica bipala in legno a passo fisso orientata all'indietro in posizione spingente. Quest'ultima venne sostituita nel modello successivo, l'**S.64bis**, con una dotata di pale in duralluminio a passo variabile.

L'ala, unica e completamente a sbalzo, era di grandi dimensioni, sia in termini di apertura che di spessore. Realizzata completamente in legno, era costituita da un unico monoblocco a tre longheroni al cui interno erano alloggiati i 27 serbatoi di carburante (per una capacità complessiva di 7000 litri) e l'impianto di raffreddamento del motore, caratterizzato da un radiatore di forma rettangolare posizionato sotto l'ala e rientrabile con un dispositivo di comando situato nel posto di pilotaggio.

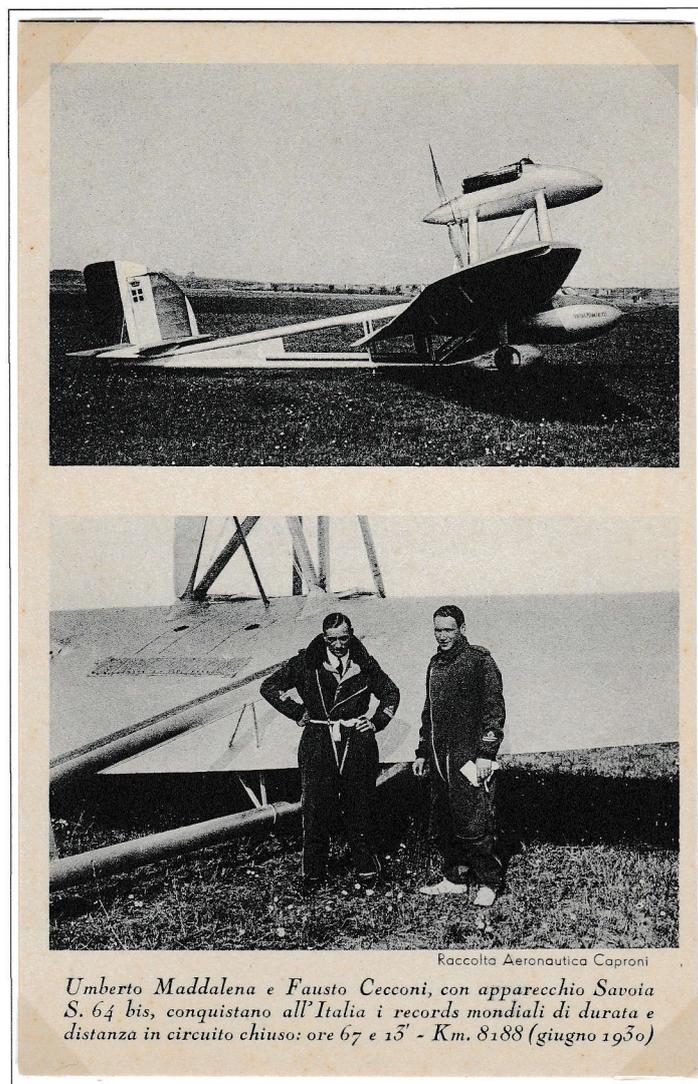
Tutta la cellula era divisa in sezioni stagne per garantire possibilità di galleggiamento qualora si fossero rese necessarie manovre di ammaraggio in condizioni di emergenza.

Dopo un'interminabile serie di prove e controlli, la mattina del 31 maggio 1928, prendeva avvio la prima avventura: il record del mondo su circuito chiuso.

L'aereo, condotto da Ferrarin e Del Prete, percorse per 51 volte il circuito compreso tra Torre Flavia ed il faro di Anzio, distanti poco più di 74 km, atterrando alle 15,30 del 2 giugno dopo aver percorso un totale di 7666,616 km in un tempo di 58 h e 37 min. Tale prestazione superava di quasi 5 ore il precedente primato di durata e di 3000 km quello di distanza.

Questa prima impresa costituiva il banco di prova per il principale obiettivo del progetto: il volo dall'Italia al Brasile, per aggiudicarsi il record mondiale di volo in linea retta.

Conquistarono il record del mondo di distanza di 7163 km da Montecelio a Touros in 49 h 19' dal 3 al 5 luglio 1928, dopo un atterraggio sulla spiaggia.



Monoplano monomotore da primato S.64bis - In primo piano U. Maddalena e F. Cecconi

Savoia-Marchetti S-64
Brasile (1978) 1,80 cruzeiro



La storia del S.64 proseguì: equipaggiato con una nuova elica a passo variabile e ad altre piccole modifiche secondarie, venne ribattezzato **S.64bis**: il 30 maggio 1930, al comando dei piloti Fausto Cecconi e Umberto Maddalena, superò nuovamente il record di durata in circuito chiuso, volando per 8188 km per un totale di 67 h 13'.

Quasi un anno dopo, il 19 marzo 1931, durante un volo di trasferimento l'aereo scomparve definitivamente in mare insieme ai piloti Colonnello A.A. Umberto Maddalena, al Tenente A.A. Fausto Cecconi ed al S.Tenente motorista Giuseppe Da Monte nella zona di Marina di Pisa (PI).



70° anniversario della morte nel cielo di Marina di Pisa (PI) 19 marzo 1931
grafica di Luciano Cerulli

S. TEN. MOTORISTA GIUSEPPE DAMONTE
COLONNELLO A.A. UMBERTO MADDALENA
TENENTE A.A. FAUSTO CECCONI
70° Anniversario della morte nel cielo di Marina di Pisa
19 Marzo 1931- 19 Marzo 2001
Progetto grafico: Luciano Cerulli
Esemplare numerato da 001 - 200
a cura del Circolo Filatelico CROCIERE ATLANTICHE
"B. ANDREUCCETTI" 58015 ORBETELLO

70° Anniversario della morte del 1° Comandante del
93° Gruppo
Ten. Col. Pil. Umberto Maddalena



Equipaggio
Ten. Pil. Fausto
Ceccoli
S. Ten. Mot. Giuseppe
Damonte



Volo commemorativo nel cielo di Marina di Pisa
19 marzo 2001

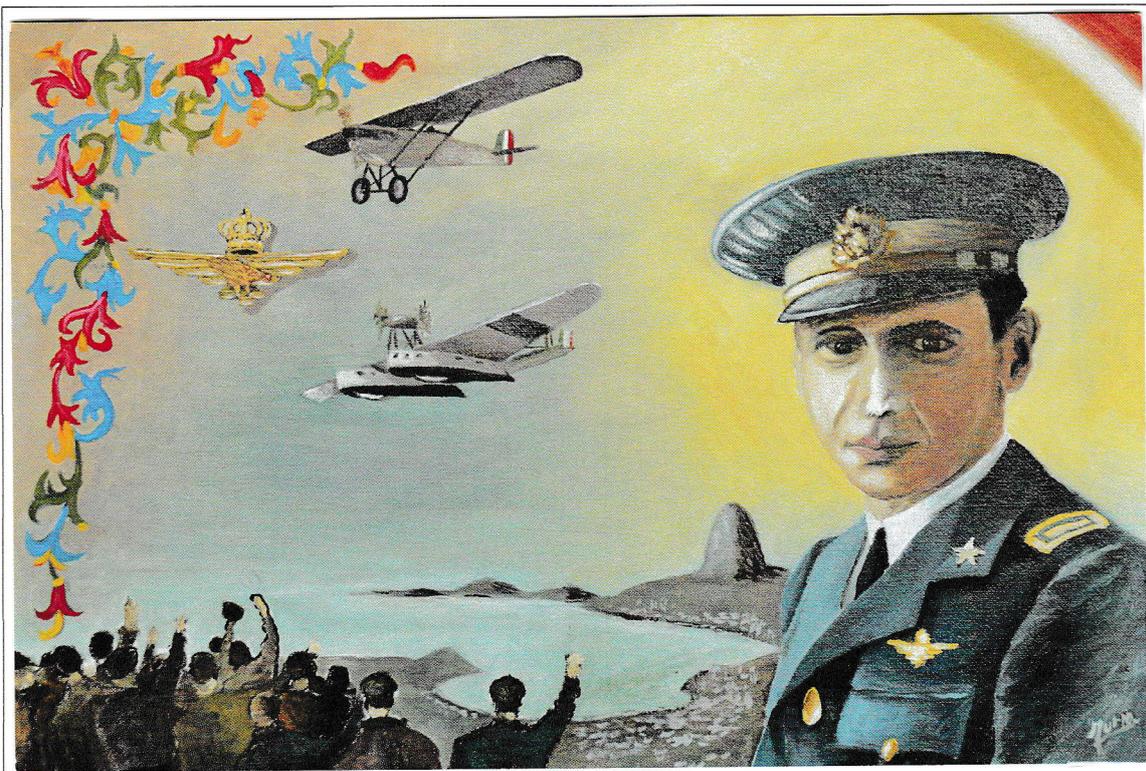


19/03/2001 Volo Commemorativo
Elicottero 31° Stormo SH-3D
Ciampino Aeroporto Marina di Pisa
Orbetello



N. 16

70° anniversario della morte nel cielo di Marina di Pisa (PI) 19 marzo 1931
volo commemorativo con elicottero SH-3D del 31° Stormo nel cielo di Marina di Pisa
annullo postale figurato 19-03-2001 Orbetello (GR)

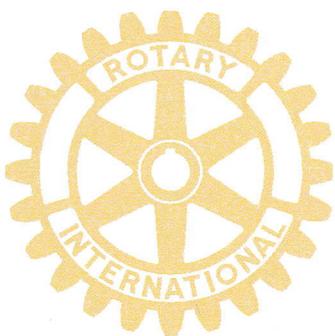


Capitano A.A. Fausto Cecconi (disegno di Ercole Furia autografato)
 Annullo figurato Monterotondo (RM) 26-10-2019



PREMIO FAUSTO CECCONI
 Aviatore di Monterotondo (Rm)

ROTARY CLUB
 Monterotondo - Mentana



Distretto 2080

90° Anniversario della Trasvolata
 Roma-Berlino-Londra

"Dipinto di Fausto Cecconi" — immagine di copertina e bollo — di Ercole Furia — diritti riservati 2019



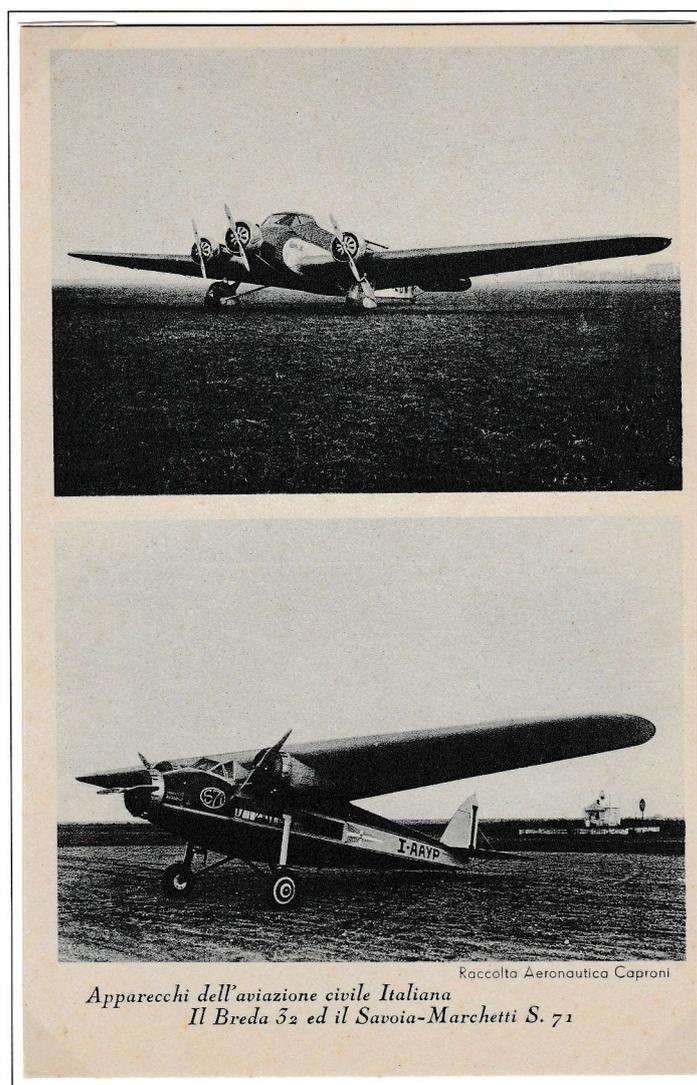




Il **Savoia-Marchetti S.71** era un trimotore di linea ad ala alta che riproponeva l'aspetto dello statunitense Ford Trimotor, una formula di successo utilizzata anche dai francesi Bloch MB 120 e Farman F 300 e dal tedesco Roland II.

L'S.71 effettuò il primo volo nel 1930 e la produzione iniziò nel 1931. Ne furono prodotti 7 esemplari.

La fusoliera era dotata di cabina di pilotaggio rialzata e posizionata all'altezza del bordo d'attacco alare. Lo scompartimento passeggeri, dotato di 8 posti a sedere, era caratterizzato da un'ampia vetratura laterale che consentiva loro un'ottima visibilità del paesaggio sottostante. Posteriormente terminava in una coda dall'impennaggio classico monoderiva con piani orizzontali controventati. L'ala, di notevole spessore, era posizionata alta ed integrava nella parte inferiore le gondole che contenevano i due motori laterali. Il carrello d'atterraggio era triciclo classico, fisso, integrato posteriormente da un pattino d'appoggio. La propulsione era affidata a tre motori radiali, i primi 4 esemplari dai cecoslovacchi Walter Castor a 7 cilindri da 240 CV (177 kW) ciascuno, gli ultimi tre dai più potenti Piaggio P.VII da 370 CV (276 kW) di produzione italiana, posizionati sul muso e nelle gondole sottoalari e collegati ad eliche bipala.



Savoia-Marchetti S.71 (in basso)

CARATTERISTICHE S.71

| | | | |
|----------------|----------|-----------------------|--|
| Lunghezza | 14,00 m | Altezza | 4,10 m |
| Apertura alare | 21,20 m | Equipaggio | 4 persone + 8 passeggeri |
| Peso a vuoto | 2900 kg | Peso max al decollo | 4600 kg |
| Velocità max | 235 km/h | Motore | 3 radiali Walter Castor da 240 CV (177 kW) |
| | | in alternativa Motore | 3 radiali Piaggio P.VII da 370 CV (276 kW) |

L'S.71 venne gestito inizialmente dalla compagnia aerea Società Aerea Mediterranea (SAM) la quale venne assorbita, assieme alla sua flotta, dalla neofondata Ala Littoria S.A. nel 1934 che lo utilizzò sulle rotte internazionali. Con quest'ultima venne ideato anche un collegamento tra l'Italia e l'America latina inaugurato con un volo postale Roma - Buenos Aires effettuato, nel gennaio 1934, da un S.71 pilotato da Francis Lombardi con il secondo Franco Mazzotti.

Il decollo ebbe luogo il 27 gennaio 1934 alle ore 6,48 da Roma Montecelio per atterrare alle ore 17,00 a Casablanca (Marocco) e poi atterrare successivamente alle ore 23,55 a Thies (Senegal).

Il 28 gennaio, dopo un breve riposo alle ore 3,00 l'aereo fece rotta verso l'Oceano Atlantico per compiere la traversata verso il Sud America.



Trimotore Savoia-Marchetti S.71

“80° anniversario primo volo postale Roma-Buenos Aires di F. Lombardi e F. Mazzotti”
 Annullo manifestazione Borgo Faiti (LT) 24/05/2014

Effettuato un atterraggio di fortuna presso la spiaggia di Ceara a 12 km da Fortaleza (Brasile), la violenza dell'urto causò una serie di problemi strutturali e così il trimotore fu dichiarato non idoneo al proseguimento volo. Il carico postale venne quindi trasportato a destinazione grazie alla cortesia della compagnia Pan America Airways e per segnalare il cambio di consegna, su quasi tutta la corrispondenza, venne apposto un timbro speciale con la dicitura “*Transportado por cortesia - Pan America Airways System - Fortaleza Buenos Aires*”.

La posta fu regolarmente recapitata dopo cinque giorni dalla partenza anche se l'equipaggio fosse ancora fermo sulla costa di Fortaleza, dopo aver percorso 7600 km in 40 ore di volo effettivo.

Per l'occasione le Regie Poste del Regno d'Italia avevano emesso tre serie di francobolli speciali: una per l'Italia, una per la Cirenaica ed una per la Tripolitania. Ogni serie, composta di 4 valori, era ottenuta attraverso la sovrastampa dei normali francobolli di posta aerea con la stilizzazione del Savoia-Marchetti S.71 accompagnata dalla data e la dicitura in tre righe “ PRIMO VOLO DIRETTO _ ROMA- BUENOS AIRES _ TRIMOTORE LOMBARDI-MAZZOTTI”



“80° anniversario primo volo postale Roma-Buenos Aires di F. Lombardi e F. Mazzotti”
 Cartolina trasportata con Paramotore, autografata dal Pilota Salvatore Santagata
 Annullo manifestazione Borgo Faiti (LT) 24/05/2014



“80° anniversario primo volo postale Roma-Buenos Aires di F. Lombardi e F. Mazzotti”
 Cartolina Postale trasportata con Paramotore, autografata dal Pilota Salvatore Santagata
 Annullo manifestazione Borgo Faiti (LT) 24/05/2014

Nel novembre del 1934 un S.71 pilotato da Francis Lombardi, in occasione del 65° genetliaco del Re Vittorio Emanuele III, effettua il tentativo di aprire una nuova rotta fra l'Italia e l'Africa Orientale, via Tobruk, Massaua e Mogadiscio. Per tale occasione furono emesse alcune serie di francobolli celebrativi.

Tale impresa però si concluse nell'aeroporto di quest'ultima tappa, con un incidente in fase di atterraggio, in cui il velivolo rimase danneggiato.



Trimotore Savoia-Marchetti S.71

“70° anniversario volo Roma-Mogadiscio di Francis Lombardi”
Annullo manifestazione Firenze 17/04/2004

FRANCIS LOMBARDI
**70° ANNIVERSARIO VOLO
ROMA - MOGADISCIO**
SIAI MARCHETTI S 71

 Associazione Italiana di Aerofilia
Firenze 17 aprile 2004

PIONIERI AVIAZIONE ITALIANA
ALESSANDRO MARCHETTI

FIRENZE V.R.
17.4.2004

★

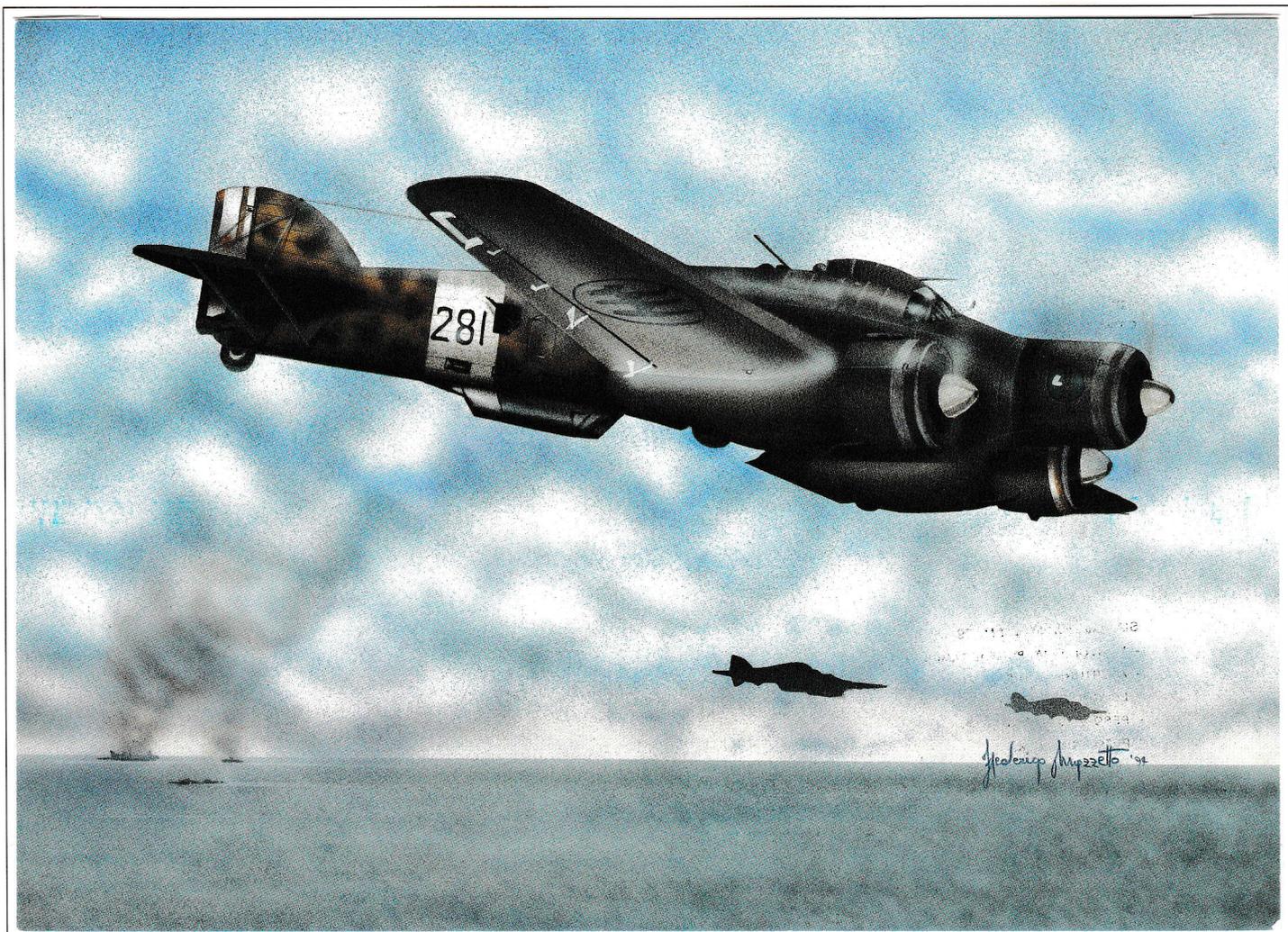
GIORNATA DELL'AEROFILATELIA SIAI MARCHETTI S 71

★

ITALIA € 0,52

Il **Savoia-Marchetti S.M.79** era un trimotore ad ala bassa multiruolo, inizialmente progettato dall'ingegner Alessandro Marchetti come aereo da trasporto civile veloce con la possibilità di ospitare anche otto passeggeri (versione **S.M.79P**). Il primo apparecchio (prototipo civile) esce dallo stabilimento SIAI-Marchetti di Sesto Calende il 28 settembre 1934, con la sigla civile I-MAGO, e compie il primo volo l'8 ottobre 1934 ai comandi del pilota collaudatore Adriano Bacula. Costruito in legno, tela e metallo, si riconosceva per la tipica "gobba" dietro l'abitacolo che gli valse il nomignolo di "Gobbo Maledetto" (*Damned Hunchback*), attribuitogli dai piloti britannici della RAF, che avevano non poche difficoltà nell'attaccarlo di coda a causa dell'arma montata sulla gobba dorsale e rivolta all'indietro.

Fu impiegato per la prima volta nella guerra civile spagnola nelle file dell'Aviazione Legionaria italiana. La Regia Aeronautica lo impiegò durante la seconda guerra mondiale in tutto il teatro del Mediterraneo, prima come bombardiere e poi, con maggior efficacia, come aerosilurante. L'Aeronautica Romana (FARR), dove fu costruito anche su licenza, lo impiegò con successo sul fronte orientale. Restò in servizio, in Italia, fino al 1952. Fu il bombardiere italiano costruito nel maggior numero di esemplari, circa 1.300.



Savoia-Marchetti S.M.79

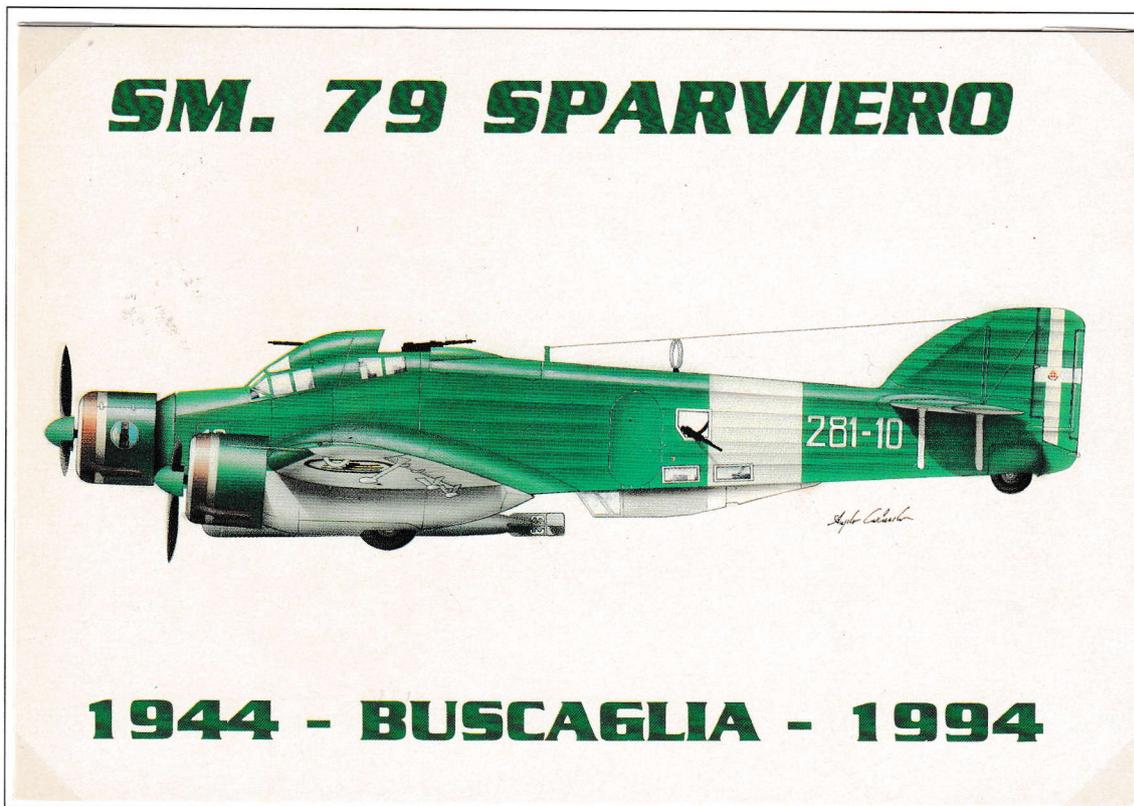
CARATTERISTICHE S.M.79

| | | | |
|----------------|--|---------------------|---|
| Lunghezza | 15,625 m | Altezza | 4,60 m |
| Apertura alare | 21,20 m | Equipaggio | 5-6 persone |
| Peso a vuoto | 6945 kg | Peso max al decollo | 11300 kg |
| Velocità max | 430 km/h | Motore | 3 radiali Alfa Romeo 126 RC.34 da 780 CV (574 kW) |
| Armamento | 3 mitragliatrici Breda-SAFT 12,7 mm x 81 mm SR e 1 o 2 Levis 7,7 x 56 mm R bombe fino a 1250 kg, siluri 450 mm da 876 kg (versione S.M.79S) | | |

E' corretto citarlo sia come S.79 sia come S.M.79. Avendo però raggiunto la massima notorietà e produzione nel periodo bellico, viene ricordato per lo più con la sigla "S.M.79" o con il nome "SPARVIERO", attribuitogli ufficialmente dallo Stato Maggiore della Regia Aeronautica con disposizione dell'11 ottobre 1940.

In 20 anni di operatività l'apparecchio venne più volte trasformato e adattato a vari impieghi. La versione più comune fu di bombardiere e ricognitore a lunga distanza.

All'inizio delle ostilità l'S.79 era il bombardiere più diffuso nella Regia Aeronautica, con 594 aerei ad equipaggiare 14 stormi da bombardamento terrestre.



Savoia-Marchetti S.M.79 "SPARVIERO"
Annullo Novara 17/09/1994 "50° anniversario morte C.E.Buscaglia-T.Martinoli"



NOVARA, 16 - 17 SETTEMBRE 1994
50° ANNIVERSARIO DELLA SCOMPARSA DEL
MAGGIORE PILOTA CARLO EMANUELE
BUSCAGLIA, ASSO DEGLI AEROSILURANTI,
MEDAGLIA D'ORO AL VALOR MILITARE

RADUNO AEROSILURANTI
GRUPPO BUSCAGLIA

ASSOCIAZIONE ARMA AERONAUTICA,
SEZIONE DI NOVARA

Tiratura limitata a 1000 esemplari - Copia N.
Dis. di A. Colombo

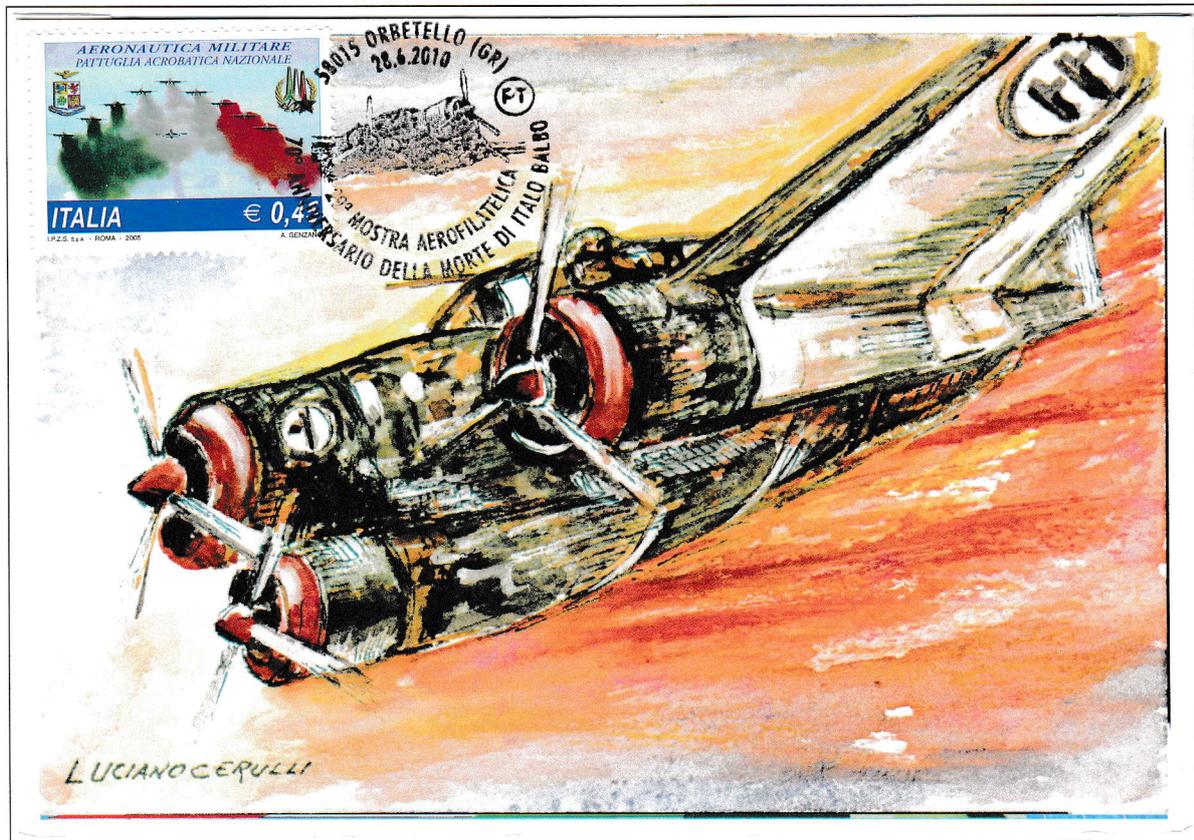
194

RIP. VIETATA

Negli anni 1937-39 stabilì 26 record mondiali e fu, per un certo periodo, il più veloce medio bombardiere del mondo.

Dotato di motori radiali Piaggio, in seguito sostituiti da tre motori Alfa Romeo, e precisamente AR 125 RC 35, dimostra subito buone doti, anche di velocità. Le caratteristiche di volo però, secondo il generale Pricolo, che aveva pilotato l'S.M.79 per due anni, non erano sempre positive, in quanto il velivolo «da solo avrebbe conseguito una decina di primati», ma «in aria appena agitata non consentiva che si lasciasse il suo volante neppure per un attimo».

Il Savoia-Marchetti è stato un bombardiere molto importante durante la seconda guerra mondiale e uno dei pochissimi aerei italiani ad essere prodotto in quantità considerevoli. La produzione iniziata nel 1936 continuò fino 1943, per un totale di 1.217 velivoli costruiti.

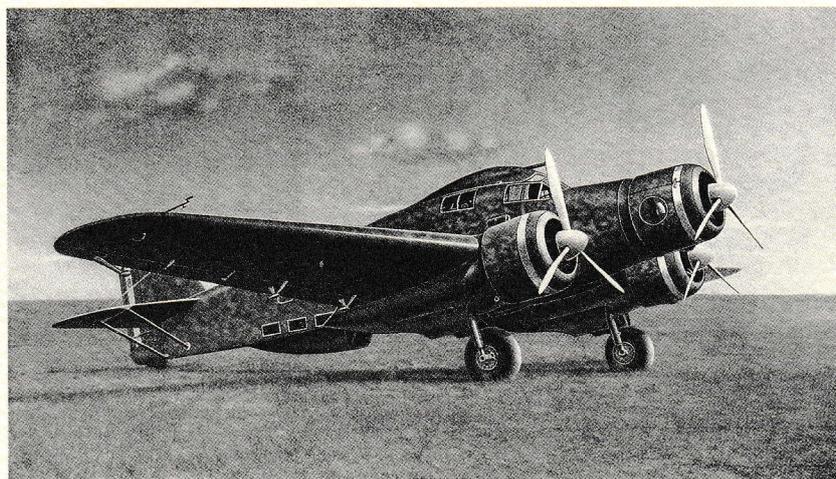


Savoia-Marchetti S.M.79 (acquerello di Luciano Cerulli)
Annullo Orbetello (GR) 28/06/2010 “70° anniversario morte Italo Balbo”

L'S.M.79 era un trimotore monoplano ad ala bassa a sbalzo, con carrello di atterraggio retrattile. La costruzione era di tipo misto, in metallo, legno e tela. La fusoliera era strutturata in un traliccio di tubi d'acciaio, nella parte anteriore rivestiti in lamiera in lega leggera, nella sezione dorsale rivestiti in lamiera e compensato, mentre ai fianchi erano rivestiti in tela. Le semiali, dotate di dispositivi di ipersostenzione sia sul bordo d'attacco che su quello d'uscita, erano di profilo biconvesso con struttura a tre longheroni interamente realizzata in legno, così come gli alettoni, con centinatura in listelli di pioppo rivestiti in compensato telato. Il velivolo era multiposto a doppio comando. L'equipaggio era costituito da due piloti, un motorista, un operatore radio e variamente composto da armieri, puntatore, osservatore e/o fotografo nelle missioni di ricognizione. La cabina di pilotaggio era dotata di due pannelli rimovibili facenti parte della parte superiore del tettuccio per consentire ai piloti il lancio con il paracadute o l'abbandono del velivolo in caso di ammaraggio forzato.

La motorizzazione adottata consisteva in 3 motori radiali Alfa Romeo 126 RC.34 dalla potenza omologata di 750 CV a 2300 giri/min alla quota di 3400 m (effettiva di 780 CV). Ogni motore azionava un'elica traente tripala di costruzione metallica prodotta dalla Savoia-Marchetti, caratterizzata da due assetti di passo variabile in volo dal pilota mediante comando idraulico. Normalmente l'avviamento avveniva tramite un compressore esterno, ma l'apparecchio era dotato anche di un motocompressore a bordo da 180 atmosfere. Prima del decollo si mantenevano in moto i tre motori per alcuni minuti a 1500/1600 giri, evitando di tenerli al massimo regime per evitare surriscaldamenti o eccessivo sforzo dei freni.

Il prototipo è stato completato troppo tardi per partecipare alla gara Londra-Melbourne nell'ottobre del 1934, ma ha volato da Milano a Roma in appena 1 ora e 10 minuti, alla velocità media di 410 km/h. Poco dopo, nell'agosto del 1935, il prototipo ha stabilito un record volando da Roma a Massaua (Eritrea) in 12 ore (con una sosta di rifornimento a Il Cairo). Con le insegne della Regia Aeronautica, nella versione **S.M.79CS**, detta "Corsa", alleggerito delle dotazioni ad uso militare, partecipa a competizioni internazionali e a voli da primato. Con motori Piaggio P.XI da 1000 CV, conquista nel 1937 il primato mondiale su circuito chiuso di 2000 km ottenendo la media di 428 km/h e toccando la velocità massima di 444 km/h.

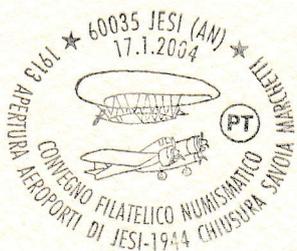


Mod. MS 79

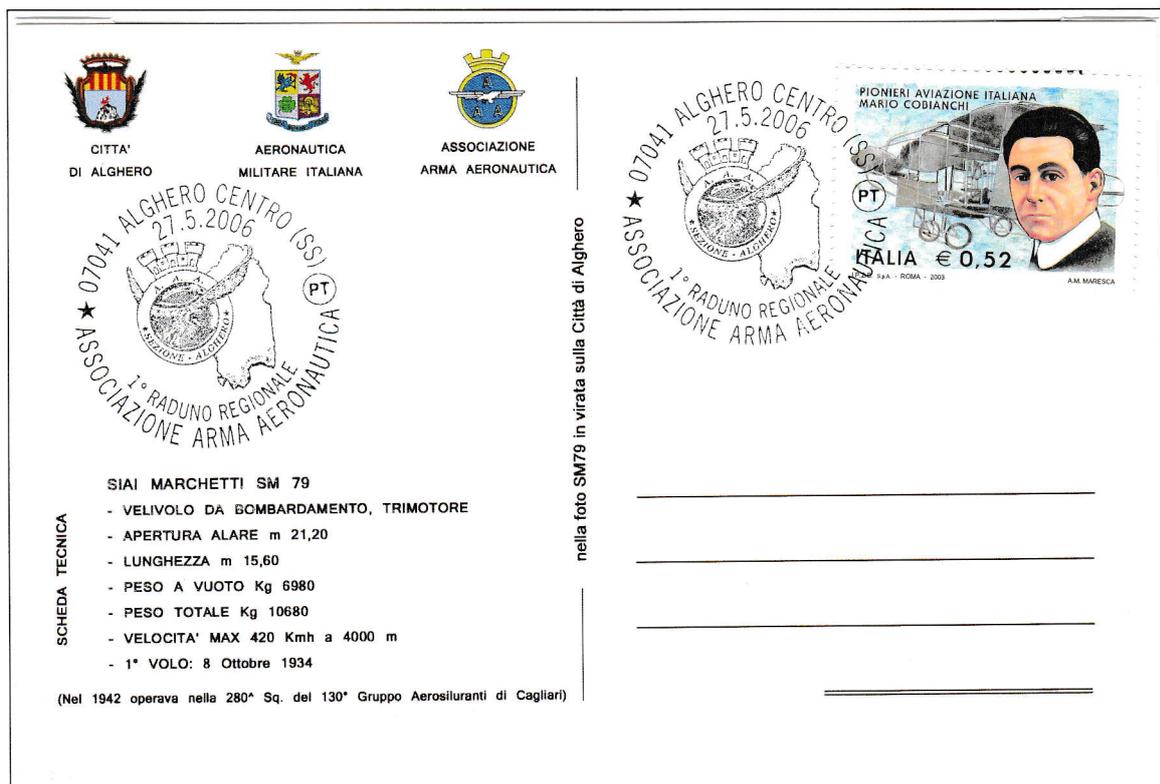
Fabbrica Aereonautica Savoia Marchetti - Jesi

Savoia-Marchetti S.M.79 - Fabbrica Aeronautica S.M di Jesi
 Annullo manifestazione Jesi (AN) 17/01/2004

Circolo Filatelico Numismatico Federico II - Jesi



Il decollo avveniva con i motori a 2050 giri dopo un rullaggio relativamente breve, considerata la massa del velivolo, di circa 300 m. Gli ipersostentatori rientravano automaticamente a circa 210 km/h, così come cominciavano ad estendersi al di sotto di questa velocità per l'atterraggio e con i motori al minimo. L'avvicinamento in fase di atterraggio avveniva di norma a 170 km/h e gli ipersostentatori erano completamente estesi a 145 km/h. Dal momento in cui toccava il suolo, quasi sempre su erba o terra, richiedeva una corsa di circa 200 m per arrestarsi.



Savoia-Marchetti S.M.79 - Annullo manifestazione Alghero (SS) 27/05/2006

La benzina era ripartita in 8 serbatoi principali della capacità complessiva di 2500 litri ed in due serbatoi ausiliari da 410 litri ciascuno, per un totale di 3320 litri. Tutti i serbatoi erano del tipo autosigillante, protetti con rivestimento di sicurezza consistente in spugna di gomma compressa da una fasciatura in tessuto. L'alimentazione dei carburatori era data da tre pompe meccaniche montate sui motori o, in caso di avaria, da tre pompe ausiliarie azionabili a mano.

Il carrello d'atterraggio, dotato di ammortizzatori oleopneumatici, era del tipo classico retrattile nelle gondole dietro ai motori alari e ruotino d'appoggio fisso posizionato in coda. Per evitare che per distrazione il pilota potesse atterrare con il carrello rientrato esisteva, oltre all'indicatore di posizione, un doppio allarme visivo ed acustico che entrava in funzione quando le manette venivano portate in posizione di riletto. L'armamento offensivo era costituito da un carico normale di 1000 kg e massimo di 1250 kg di bombe di vario tipo, quello difensivo da tre mitragliatrici Breda-SAFAT cal. 12,7 mm dotate di caricatori a nastro a maglie metalliche scomponibili da 350 o 500 colpi per arma. Una era fissa in caccia, montata superiormente alla cabina di pilotaggio e sparava al di sopra del disco dell'elica del motore centrale. Veniva comandata dal primo pilota, a sinistra, tramite un pulsante sul volantino sul quale era posizionato anche il bottone che azionava il comando elettromagnetico di sicura o fuoco. Per la mira era utilizzato un collimatore rialzabile fissato all'interno della cabina da allineare ad un mirino fisso montato sul muso della fusoliera per ottenere la linea di mira.

Le altre due erano brandeggiabili, una in posizione ventrale e una dorsale, nella "gobba", per la difesa di coda. Queste tre mitragliatrici funzionavano con un sistema di riarmo pneumatico che sfruttava il motocompressore dell'avviamento. Dalla bombola dell'aria compressa vi era una derivazione in tubo in alluminio dotata di rubinetto e a valle di questo si dipartivano tre tubazioni flessibili, una per ogni arma; con questo sistema per riarmare una mitragliatrice era sufficiente un leggero sforzo sulla leva di riarmo. Una quarta mitragliatrice Lewis da 7,7mm con 500 colpi era utilizzata per far fuoco attraverso due appositi sportelli situati sulle fiancate della fusoliera. Talvolta ne veniva caricata una seconda in modo da poter far fuoco contemporaneamente da entrambi i lati.

Nello stesso anno 1937, con la squadriglia detta "Sorci Verdi" della quale faceva parte anche il figlio di Benito Mussolini, Bruno, l'S.M.79C partecipa alla gara Istres - Damasco - Parigi, ottenendo il primo, secondo e terzo posto. Gli equipaggi erano, rispettivamente: 1) S. Cupini, A. Paradisi; 2) U. Fiori, G. Lucchini; 3) A. Biseo, B. Mussolini.



Savoia-Marchetti S.M.79C "Sorci Verdi" (acquerello di Rampelli)

50° ANNIVERSARIO DELLA GARA DI VELOCITA' PER PLURIMOTORI "ISTRES-DAMASCO-PARIGI" 20-21 AGOSTO 1937

ANFE XXXIX

ASSOCIAZIONE NAZIONALE LAVORATORI ANZIANI
GRUPPO AZIENDALE "SIAI-MARCHETTI"
CIRCOLO FILATELICO-NUMISMATICO SESTESE

Savoia-Marchetti S.M.79C " Sorci Verdi" 50° anniversario gara di velocità Istres-Damasco-Parigi
Annullo manifestazione Sesto Calende (VA) 20/08/1987

Tra i record conquistati dall'S.M.79 figura nel 1937 quello dei 1000 km con carico di 5000 kg alla media di 402 km/h, ai comandi dei capitani G.B. Lucchini e A. Tivegna



Savoia-Marchetti S.M.79C " Sorci Verdi" 60° anniversario gara di velocità Istres-Damasco-Parigi
Annullo manifestazione Sesto Calende (VA) 20/08/1997



ASSOCIAZIONE NAZIONALE LAVORATORI ANZIANI
GRUPPO AZIENDALE "SIAI-MARCHETTI"
SESTO CALENDE (VA)

Velivoli S 79 C



Disegno di ALDO BROVARONE

RIP. VIETATA

Nel gennaio 1938 tre di questi apparecchi, nella versione S.79T "Transatlantico", compiono la trasvolata dimostrativa Guidonia (Roma)-Dakar-Rio de Janeiro, arrivando a Rio de Janeiro in 24,20 ore alla media di 393 km/h. Capi equipaggio erano A. Biseo, B. Mussolini e A. Moscatelli. I primi due velivoli completano la traversata senza problemi, mentre il terzo (Moscatelli) è costretto ad atterrare a Natal per un'avaria ad un'elica, trasvolando l'Atlantico con due soli motori. Il velivolo di Bruno Mussolini aveva la sigla I-BRUN, 1-13. Due velivoli vengono acquistati dalle Forze Aeree Brasiliane ed uno è donato dall'Italia al Brasile.



Savoia-Marchetti S.M.79T "Sorci Verdi" 50° anniversario raid Roma-Rio de Janeiro
Cartolina riproduzione prima pagina de "La Domenica del Corriere" del 6 febbraio 1938

ASSOCIAZIONE NAZIONALE LAVORATORI ANZIANI
GRUPPO AZIENDALE "SIAI MARCHETTI"
E CIRCOLO FILATELICO NUMISMATICO SESTESE
21018 SESTO CALENDE (VA)



N° 1814

CARTOLINA EMESSA IN OCCASIONE DEL
50° ANNIVERSARIO
RAID DEI "SORCI VERDI" S.79T
ROMA-RIO DE JANEIRO 24-25 GENNAIO 1938

ILLUSTRAZIONE TRATTA DALLA "DOMENICA DEL CORRIERE"



Savoia-Marchetti S.M.79T "Sorci Verdi" 50° anniversario raid Roma-Rio de Janeiro
Annullo manifestazione Sesto Calende (VA) 24/01/1988

La prima versione militare fu la **S.79K**, sigla della SIAI-Marchetti, corrispondente a **S.79M** (M per "militare") per la Regia Aeronautica. Anche se il S.79K era dotato di stiva per le bombe (inusualmente posizionate in posizione verticale a causa del forzato adattamento dall'originario impiego da trasporto), nonché di attacchi per i siluri, venne commissionata alla fine del 1940 una speciale versione destinata esclusivamente al siluramento, con la sigla **S.79S**. Delle versioni siluranti furono costruiti in tutto 1200 esemplari (che vanno dalla matricola MM.21051 alla MM.25395). Il primo impiego operativo avviene con l'intervento italiano nella guerra civile spagnola come "Aviazione Legionaria". Vengono impiegati 99 esemplari di S.M.79 che dimostra ottime capacità in bombardamento e combattimento e buone doti da "incassatore", ed in effetti era capace di incassare centinaia di colpi senza essere abbattuto, grazie alla sua struttura fatta di metallo ma anche legno e tela, facilmente riparabile, talvolta perfino durante il volo, tanto che dopo due anni di operazioni belliche solo 4 velivoli vengono abbattuti, due dei quali per il fuoco contraereo, e vengono ceduti all'aviazione spagnola 80 velivoli in perfetto stato di efficienza. Nel 1939, sempre in configurazione **S.79K**, viene ampiamente utilizzato nell'occupazione dell'Albania e resta pressoché invariato fino all'entrata in guerra nel 1940.

Di minor importanza militare ma di sicura utilità furono gli **S.79P**, cioè velivoli realizzati modificando normali velivoli di serie allestendoli per il trasporto di importanti personalità politiche o militari (versione che oggi verrebbe indicata come VIP).

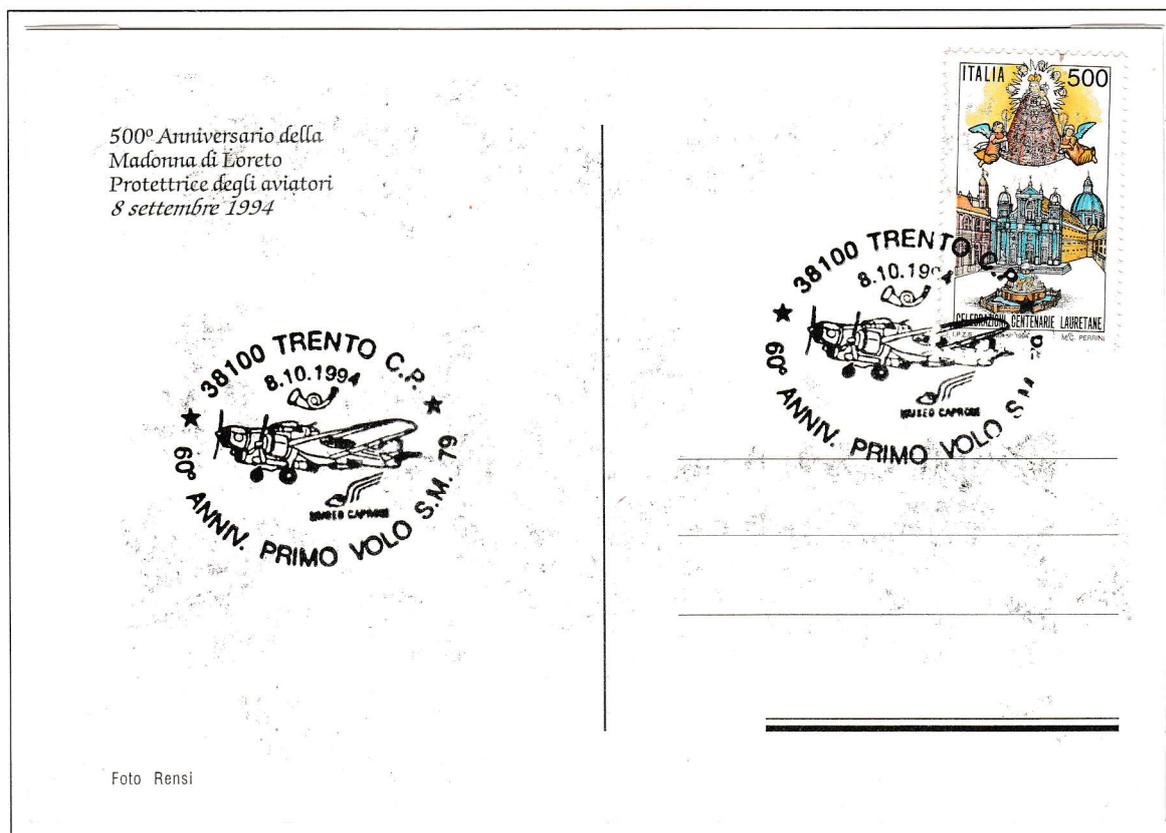
Due ulteriori versioni di grande importanza videro la luce dopo il 1942. La prima che fu studiata per impieghi specifici a lungo raggio, come l'attacco a Gibilterra, venne denominata **S.79GA** (acronimo "Grande Autonomia") o, nel dopoguerra, **S.79 bis**, ed era dotata di serbatoio ausiliario in fusoliera al posto del vano bombe. Per migliorarne l'autonomia veniva soppressa la gondola ventrale per il puntatore/bombardiere non più necessario, con grandi vantaggi aerodinamici. Questi esemplari vennero costruiti in prevalenza dalle O.M. Reggiane, che peraltro costruirono buona parte della versione "K" fino dal 1937.

La seconda versione fu la **S 579**, cosiddetta **S.79 III serie** (dai giornalisti e scrittori di origine anglosassone che ne scrissero nel primo dopoguerra) per lo più ricavata da esemplari delle serie precedenti in ditta per revisione. Realizzati dopo l'armistizio e dopo che la Germania permise alla Repubblica Sociale Italiana la ripresa delle attività di costruzione aeronautica, e dotati di motori Alfa Romeo 128 RC.18 avevano armamento di lancio costituito da cannoncini da 20 mm in luogo delle SAFAT da 12,7 mm con modifiche alle postazioni dei mitraglieri (la gobba perde i tegoli e rimane sempre aperta e le sfinestrature laterali vengono ampliate e corazzate) e vennero montate varie altre corazzature. La fusoliera vede l'apparire alla sommità della gobba dell'antenna per un migliorato apparato radio ricetrasmittente. Come nella versione GA viene eliminato il vano bombe e la gondola puntatore. Entrambe le versioni avevano scarichi schermati da parafiamma per l'impiego notturno. L'**S 79 III** (cioè in verità l'**S 579**) poteva raggiungere i 475 km/h e poteva portare, come tutti gli S.79 siluranti, due siluri, configurazione che veniva però esclusivamente utilizzata per raggiungere l'aeroporto trampolino, dove ne veniva scaricato uno, e da cui i velivoli poi ridecollavano per effettuare la vera e propria azione di guerra con un solo siluro. Nella configurazione con due siluri l'S79 diventava abbastanza instabile. Questi apparecchi vennero ancora impiegati in azione come aerosiluranti dai reparti dell'ANR, del Gruppo Aerosiluranti "Buscaglia-Faggioni" della Repubblica Sociale Italiana.

Una versione particolare destinata all'esportazione fu il bimotore **S.79B** di cui venne realizzato nel 1936 il prototipo I-AYRE (con riferimento a Buenos Aires) con l'intenzione di proporlo al Servicio Aeronautico del Ejército, l'allora Aeronautica Militare dell'Argentina, ed in generale al mercato sudamericano, ma la commessa non si concluse. Data l'assenza del motore centrale la sezione prodiera del 79B era stata completamente ridisegnata e presentava un'ampia finestratura a pannelli trasparenti. Il modello S.79B con motori FIAT A.80 RC.41, per questo denominato S.79/A.80, venne consegnato in quattro esemplari all'Iraq nel 1938. Quattro trimotori **S.79L** (L per Libano) furono consegnati nel 1949 in versione bombardiere, vennero poi convertiti in versione da trasporto e volarono fino agli anni cinquanta.

Nel 1947 circa 70 Sparviero, alcuni appartenuti all'ANR altri all'ICAF, vennero reimmessi in servizio convertiti in versione da trasporto, trasformando il vano bombe in cabina passeggeri, in conseguenza del fatto che le norme del trattato di pace impedivano all'Italia di possedere dei bombardieri.

La lunghissima vita del Savoia-Marchetti S.M.79 si conclude nel 1959 in Libano, a ben 25 anni dal primo volo. In Italia, dopo essere stato utilizzato in vari impieghi, viene radiato nel 1953.



Annullo Trento 8/10/1994 - 60° anniversario primo volo Savoia-Marchetti S.M.79



Associazione Nazionale Lavoratori Anziani
Gruppo Aziendale SIAI MARCHETTI

CIRCOLO
FILATELICO-NUMISMATICO SESTESE

21018 SESTO CALENDE - VA -



Cartoncino emesso a ricordo del CENTENARIO fondazione SIAI MARCHETTI
Foglioletto erinofilo con trimotore da bombardamento SM.79
Annullo manifestazione 21-06-2015 Sesto Calende (VA)